

# MÆRSK POST

3/1986



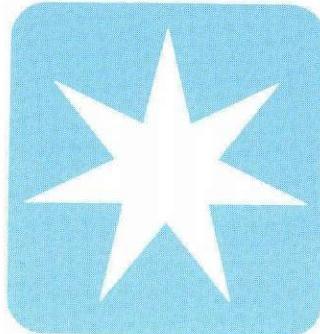
# MÆRSK POST

Udgivet af A.P. Møller, København  
Ansvarlig redaktør: Einar Siberg  
Tryk: Dansk Kliché

## Lokale korrespondenter:

FILIPPINERNE: Lydia B. Cervantes  
HONG KONG: Lars Christiansen  
INDONESIEN: Lars R. Jacobsen  
JAPAN: M. Konishi  
SINGAPORE: David Tan  
THAILAND: Pornchai Vimolratana  
UNITED KINGDOM: Ann Thornton  
U.S. EAST COAST: Barney Brennan  
U.S. WEST COAST: Kathy Reis  
U.S. GULF: Yvonne Brennan

DISA: B. Trier-Hansen  
MAERSK AIR: Marita Petersen  
MÆRSK DATA: Keld Balle-Mortensen  
VÆRFETET: Jørgen Petersen  
PAPYRO-TEX: Helge Madsen  
PHARMA-PLAST: Vicki Stene  
ROSTI: Marianne Maltow  
ROULUND: Else Frejlev



## Skibs fart under Dannebrog

I 1980 var der i Danmarks handelsflåde mere end 300 skibe over 500 bruttoregistertons med en samlet dødvægt på 8.1 mio. tons. I dag er der 260 skibe på 6.6 mio. tons.

Coasterflåden's udvikling er endnu sørgeligere. Således var der i 1976 under dansk flag 550 coastere i størrelser op til 1600 BRT med en samlet dødvægt på 560.000 tons. Nu er tallene 290 og 300.000 tons.

Hvorfor denne negative udvikling? Verdens samlede handelsflåde er jo ikke gået tilsvarende tilbage. Coasterflåden ej heller.

Svaret er: Skibe søger ikke længere Dannebrog. Nye skibe går til andre flag. Eksisterende skibe ligeledes.

Hvorfor? Fordi det er uforholdsmæssigt dyrt at bygge til dansk flag - kravene er mange og store. Fordi afgifterne ved at placere Dannebrog agter er for tyngende. Fordi driftsudgiften under dansk flag for både nye og eksisterende skibe er langt større end under mange af de flag, vi skal konkurrere med. Bemandingen er større, lønningerne højere (navnlig på grund af de høje personlige skatter), de offentlige krav er besværligere og dyrere, det offentlige tilsyn tungere og mere belastende - osv.

Det kunne måske alt sammen leves med, hvis indtægtsforholdene tillod det. Men redere har generelt vanskelige kår. Mange betydningsfulde danske rederier er forsvundet, andre er indskrumpet, ikke mindst under dansk flag.

## Hvad kan gøres?

Alle de unødige krav, der stilles, og afgifter og udgifter, der pålægges, bør ophæves. De tjener alligevel ikke formål, når skibene forsvinder fra dansk flag. Og tilsvarende krav stilles ikke til de fremmede skibe, der anløber danske havne. Bemandingskravene kan reduceres yderligere. De søfarende kan gives gunstigere skatteforhold osv. Kort sagt: Alle de unødige sten på vejen, som gør det dyrt at drive skibe under dansk flag, bør fjernes.

Det er glædeligt, at Industriministeren har taget initiativ til en kortlægning af skibsartens problemer netop med henblik på forbedring af dansk skibsarts konkurrencevilkår.

Det er meget at håbe, at der virkelig gribes om nælden. Og det haster. Der forsvinder hver måned skibe fra det danske register.



»MÆRSK GUARDIAN« ved Rolf Feltet i Nordsøen.

# Ny borerig: »MÆRSK GUARDIAN«

Lørdag den 13. september overtog Rederiet A.P. Møller i Nordsøen en søsterrig til »MÆRSK GIANT«. Den nye rig, der har fået navnet »MÆRSK GUARDIAN« og er hjemmehørende i København, er bygget på Hitachis Ariake værft i Japan, hvorfra den blev afskibet med et sværgodsskib den 8. juli. Efter en sørerjse på 11.400 sømil (over 21.000 kilometer) ankom riggen den 31. august til Kristiansand i Norge, hvor den endelige klargøring fandt sted.

»MÆRSK GUARDIAN« blev efter klargøringen den 11. september taget på slæb af forsynings- og ankerhåndteringsskibene »MÆRSK TRACKER«, »MÆRSK TRAVELLER« og »MÆRSK BATTLER«

(forsidebildet) med kurs mod Dan Feltet i Nordsøen, hvortil riggen ankom den 13. september for at fungere som beboelsesplatform for Dansk Undergrunds Consortium under den indledende hook up på det nye Dan F projekt.

»MÆRSK GUARDIAN« blev den 25. september flyttet til Rosa 2 og derefter til Rolf Feltet den 9. oktober, hvor den ligeledes anvendes som beboelsesplatform, mens arbejdet med færdiggørelsen af Rolf Feltet står på.

Med »MÆRSK GUARDIAN« råder Maersk Drilling nu over to af verdens største jack-up rigge, som med en benlængde på 157 meter og en konstruktion, der kan modstå

vindstyrke på op til 90 knob og bølgehøjder på op til 30 meter, kan operere i områder, hvor jack-up borerigge ikke tidligere har kunnet anvendes - områder, som for eksempel havet syd for Australien, Det kinesiske Hav og andre farvande, hvor tropiske storme er almindelige.

Skrøget er 90 meter bredt, 84 meter langt og 9,5 meter højt. Boretårnet er 58 meter højt, og når benene er kørt ned i den maksimale længde, er der fra bunden og op til boretårnets top 210 meter.

Beboelsen er indrettet med plads til 94 personer, der i fritiden kan benytte sig af motionsrum, bordtennis, billard og en indendørs badmintonbane.

*Gudmoderen til »ROBERT MÆRSK«, fru Suzette Wilhjelm, ønsker sammen med sin mand, industriminister Nils Wilhjelm, kaptajn Kurt Hau og maskinchef Preben Jensen held og lykke med det nye skib.*



*»RAS MÆRSK« ved udrustningskajen på Lindøværftet, kort før navngivningen fandt sted.*

*Fru Annette Poulsen, der navngav »RAS MÆRSK«, sammen med sin mand, forbundsformand Georg Poulsen, Dansk Metalarbejderforbund (tv), skibsreder Maersk Mc-Kinney Møller og Værftets administrerende direktør, Troels Dilling.*



## Nye skibe: »ROBERT MÆRSK«

Lørdag den 5. juli navngav fru Suzette Wilhjelm, gift med industriminister Nils Wilhjelm, på Odense Staalskibsværft A/S-Lindøværftet det første skib i en ny serie på fem produkt- og kemikalietankskibe. Skibet fik navnet »ROBERT MÆRSK«.

Lørdag den 4. oktober navngav fru Annette Poulsen, gift med forbundsformand Georg Poulsen, Dansk Metalarbejderforbund, det andet skib i serien, som fik navnet »RAS MÆRSK«.

De to skibe, der er på 27.000 tons dødvægt, er leveret til K/S DIFKO XL og langtidschartret af Rederiet A.P. Møller, som med denne nye serie nu råder over otte forskellige

typer af produkttankere: H-skibene på 13.845 tons dødvægt, den nye type, R-skibene på 27.000 tons, G-skibene på 32.000 tons, P-skibene på 47.800 tons, E-skibene på 50.600 tons, J-skibene på 59.650 tons, N-skibene på 69.900 tons og D-skibene på 99.800 tons dødvægt.

Den nye R-type kan udover raffinerede petroleumsprodukter, smøreolier, vegetabiliske olier og melasse også transportere såkaldte IMO klasse III-produkter som caustic soda, benzene, toluene, xylene samt visse IMO klasse II-produkter som f.eks. ethylene, dichloride (edc) og acrylonitrile. Skibene har 14 lasttanke. Rørsystemer og -pumper er i

rustfrit stål, og lastrørene er opdelt i otte totalt adskilte systemer, så det er muligt at transportere otte forskellige produkter samtidig.

Hver tank har sin egen el-drevne dykpumpe, som kan klare 420 tons i timen, og som noget nyt har en snegl til lastning og losning af melasse. »ROBERT MÆRSK« fik allerede på jomfrurejsen, der gik med urea fra Rostock til USA's østkyst og derefter med melasse fra Miami i Florida til Dublin og Amsterdam, brug for den nye melassesnegl.

For at lette manøvreringen er skibene udstyret med side-thrusters såvel for som agter, så de kan lægge til eller fra kaj uden assistance



»ROBERT MÆRSK« på sin jomfrurejse ud for Miami i Florida.

»ROBERT MÆRSK« under prøveturen i Kattegat.



## og »RAS MÆRSK«

af slæbebåde. Skibene har desuden indbygget isforstærkning og udstyr, så de kan besøje blandt andet Saint Lawrence og Great Lakes.

Længden er 170 meter o.a., bredden 23,10 meter og dybden 15,35 meter. Hovedmaskineriet er en fire-cylindret B&W dieselmotor type 4L60MCE, der yder 7.200 BHK og giver en fart af cirka 15 knob. Maskineriet er desuden udstyret med installationer til genindvinding af spildvarme.

Apteringen er indrettet med opholdsstue, soveværelse, badeværelse og kontor til henvoldsvis kaptajn og maskinchef samt enkeltværelser med eget bad til de øvrige besæt-

ningsmedlemmer. Dertil kommer saloner, messer, kondirum og indendørs swimming pool.

Overtagelsen af »ROBERT MÆRSK«, der er hjemmehørende på Rømø, fandt sted i Århus tirsdag den 12. august, og ved afsejlingen torsdag den 14. august blev skibet ført af kaptajn Kurt Hau med Preben Jensen som maskinchef, Hans C.O. Petersen som overstyrmand og Helge H. Larsen som hovmester/kok.

»RAS MÆRSK«, der er hjemmehørende i København, blev overtaget fredag den 24. oktober i Århus og afsejlede to timer senere med kurs mod Ventspils i USSR med Jørgen

Thau som kaptajn og Jens P. Sørensen som maskinchef. Peder G.K. Christensen er overstyrmand, og Jan Vagn Hansen er hovmester/kok.

De sidste tre skibe i serien forventes leveret fra Lindøværftet inden årets udgang.

# Supermodul fra Lindøværftet til Nordsøen





Modulet bugseres ud fra Lindøværftet og passerer her fyret på Enebærøde ved udmundingen af Odense fjord.

#### Det begyndte i 1972

I 1972 påbegyndte Dansk Undergrunds Consortium olieproduktion fra Danmarks første oliefelt, Dan Feltet, 204 kilometer vest for Esbjerg. Anlægget bestod dengang af en indvindingsplatform, en behandlingsplatform og en afbrændingsplatform, men forventningerne om en årlig produktion på omkring 500.000 tons olie om året blev ikke indfriet. I 1973 blev der således kun produceret 134.000 tons. I 1976-77 blev Dan Feltet udvidet med platformene D og E, så produktionen endelig i 1977 nåede op på 509.000 tons. Men i de efterfølgende år faldt produktionen hurtigere end ventet.

Årsagen til de skuffende resultater skyldes Dan Feltets oliebærende lag, en meget tæt kalkstruktur uden naturlige revnedannelser som på f.eks. Skjold Feltet. Disse lag betyder, at kun en lille del af de tilstede værende oliemængder i reservoaret kan produceres. På baggrund af de hidtidige produktionserfaringer samt indgående studier af Dan reservoaret besluttede Dansk Undergrunds Consortium i 1984 at foretage endnu en udvidelse af Dan Feltet: Dan F projektet.

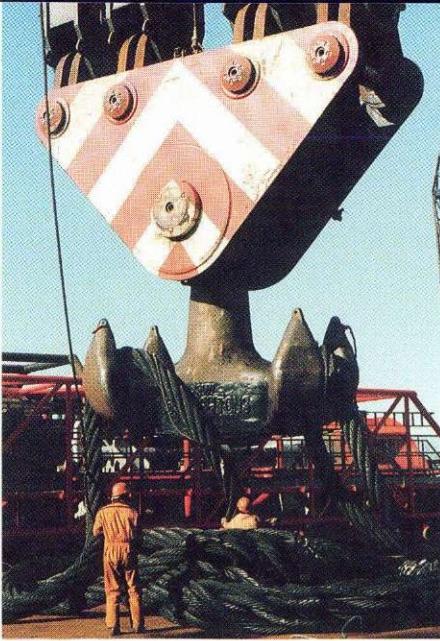
Denne udvidelse omfatter tre platforme, to indvindingsplatforme, FA og FB, samt en behandlings- og beboelsesplatform, FC. Indvindingsplatformenes 24 produktionsbrønde blev færdiggjort i juni i år.

FC platformens behandlingsanlæg - det såkaldte supermodul - har til opgave at separere olie og gas samt fjerne vand og urenheder. Foruden olie og gas fra Dan F skal anlægget behandle produktionen fra det gamle Dan Felt. Herudover vil anlægget have kapacitet til at behandle olie og gas fra yderligere produktion i området, i alt 40.000 tonner olie pr. døgn svarende til to millioner tons pr. år.

*Supermodulen under den endelige klargøring på Lindøværftet.*

*Flydekransen »HERMOD« løfter modulet på plads.*





Den 150 tons tunge krankrog og stålwirerne, der bar modulet under operationen.

Og nu står det der - på en vanddybde af 43 meter og med en højde fra havoverfladen til helikopterdækket på 71,5 meter - i alt 114,5 meter højt.

#### Supermodulet

I april sidste år sluttede Lindøværftet kontrakt med Mærsk Olie & Gas A/S, der er operatør for Dansk Undergrunds Consortium, om levering af supermodulet, og lørdag den 23. august i år kunne Værftet præsentere det færdige resultat af sin hidtil største offshore-opgave for energiminister Svend Erik Hovmand samt omkring 350 indbudte gæster, der repræsenterede Dansk Undergrunds Consortium, bestyrelserne for Odense Stalsskibsværft A/S og Mærsk Olie og Gas A/S, Energiministeriet, Dansk Olie og Naturgas A/S, en lang række underleverandører samt medarbejdere fra Mærsk Olie og Gas A/S og Værftet.

I sin velkomst tale sagde værfets administrative direktør, Troels Dilling, blandt andet: »Da vi sluttede kontrakten på dette modul i april sidste år, var der mange skeptikere - også blandt de tilstede værende i dag - der var overbevist om, at vi ikke havde mange chancer for at gennemføre projektet på den korte tid, der var til rådighed, og slet ikke under de forudsætninger, vi havde valgt, og som på væsentlige punkter adskiller sig fra normal offshore produktion. I dag står resultatet af vores anstrengelser for enhver at se som dokumentation for, at vor bedømmelse var korrekt.«

Lindøværftet har tidligere leveret 11 moduler til Gorm og Tyra Feltet, men bygningen af Dan FC behandlingsmodulet, der indeholder procesudstyr (gasturbiner, kompressorer, separatører og rensningsanlæg m.v.) samt hjælpelæg, herunder kraftforsyning, forskellige vand- og luftsystemer, filter m.v. plus et beboelsesmodul med helikopterdæk og plads til omkring 85 personer, stillede betydelig større krav.

Normalt bygges disse offshore-anlæg i mindre moduler, som transporteres ud for en såkaldt hook up, hvor forbindelse af rør, el og alle øvrige installationer foretages på



selve feltet, men ved bygningen af supermodulet besluttede Odense-Lindø sammen med Mærsk Olie og Gas at samle *alt* på Værftet og foretage de nødvendige prøver på land, så hele anlægget var klart til drift, *inden* det blev transporteret ud og løftet på plads i Nordsøen.

Der har næppe tidligere i Danmark været pakket så megen højteknologi ind i et produkt, som det er tilfældet med Dan FC behandlingsmodulet, så gennemførelsen af projektet krævede ikke alene højt udviklede teknologiske værktøjer, en særlig detaljeret planlægning, men også en meget nøje overholdelse af produktionsplanen af såvel værfets folk som af de mange underleverandører.

»Jeg tvivler på, at der findes nogen anden investering af denne størrelsesorden, vi her taler om, der er gennemført så præcist og effektivt som dette projekt,« sagde direktør Troels Dilling ved præsentationen. »Og Værftet har derfor god grund til i dag at være stolt over det resultat, der er opnået, og som har givet genlyd over hele offshoreindustrien. I løbet af kort tid er det med dette projekt lykkedes at få mange forskellige mennesker, mange forskellige virksomheder og mange forskellige myndigheder til at arbejde anderledes, end de hidtil har gjort. Det har krævet mod og vilje blandt de involverede, mod til at løbe en risiko, og vilje til at overvinde de mange vanskeligheder og skufelser, der har været undervejs.«

Og direktør Dilling fortsatte:

»Jeg finder det imponerende, fordi så mange forskellige, af forskellig nationalitet, med forskellige interesser og baggrund har ydet den nødvendige energi til at nå et sådant resultat - et resultat, der vil vække international opmærksomhed.«

Lørdag den 5. juli var modulet, der er 27 meter højt (som et ti-etagers hus), 48 meter bredt, 50 meter langt og vejer godt 4.800

tons, på specielle blokvogne med tilsammen 896 hjul transporteret fra byggepladsen og om bord på en pram. Her fandt færdiggørselsen sted, inden modulet fredag den 5. september afsejlede fra Lindøværftet med kurs mod Dan Feltet.

Og søndag morgen den 7. september blev beboelsesmodulet, der er 16 meter bredt, 35 meter langt, 18 meter højt og vejer 1.300 tons, slæbt ud fra Aalborg Værft, hvor det er bygget i ordre for Lindøværftet.

#### 4.800 tons i ét løft

Det var verdensrekord i moduløft til havs, da supermodulet lørdag formiddag den 13. september blev løftet på plads. Flydekranen »HERMOD« udførte løftet, og operationen, der bragte modulet fra transportprammen og over på platformens bærende konstruktion, varede mindre end en time. Forud lå flere dages aftenen på de rette vejforhold, adskillige timers arbejde med at gøre modulet fri af prammen samt at fastgøre de enorme stålwirer, som modulet var ophængt i under løftet.

Umiddelbart efter placeringen af supermodulet blev der gjort klar til næste løft, hvor beboelsesmodulet med helikopterdæk skulle anbringes oven på supermodulet. Også denne operation forløb planmæssigt og var afsluttet søndag morgen.

Og nu står det der - på en vanddybde af 43 meter og med en højde fra havoverfladen til helikopterdækket på 71,5 meter - i alt 114,5 meter højt.

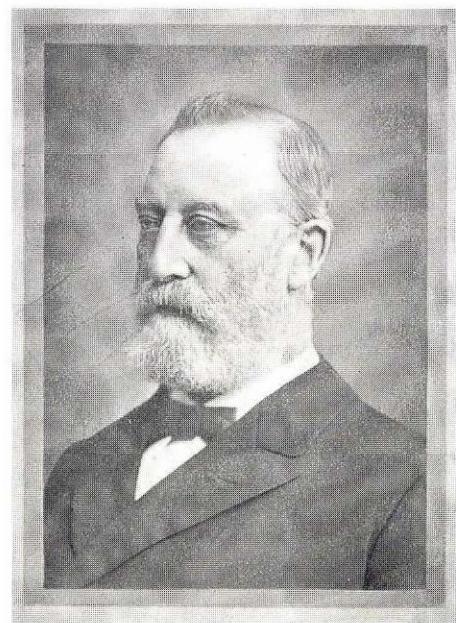
Produktionen fra Dan F er planlagt til at begynde i marts næste år, og med denne udvidelse af Dan Feltet, der vil koste omkring fire milliarder kroner, forventes Dansk Undergrunds Consortiums samlede olie- og gasproduktion at svare til omkring 40 procent af Danmarks energiforbrug.



Rebslageri omkring 1836.

# Sådan begyndte det

I dag beskæftiger Roulunds Fabriker over 1.000 medarbejdere og eksporterer sine produkter til mere end 80 lande, men det begyndte yderst beskedent for 250 år siden.



Peter Roulund.

Huset på Odense Sortebrødre Torv 18, hvor Rasmus Roulund, der gav navn til Roulunds Fabriker, etablerede et saltværk i 1854.

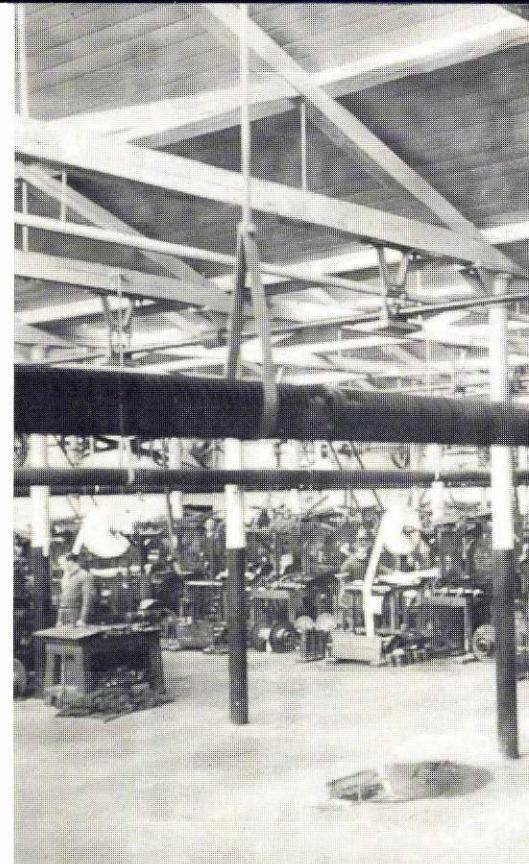
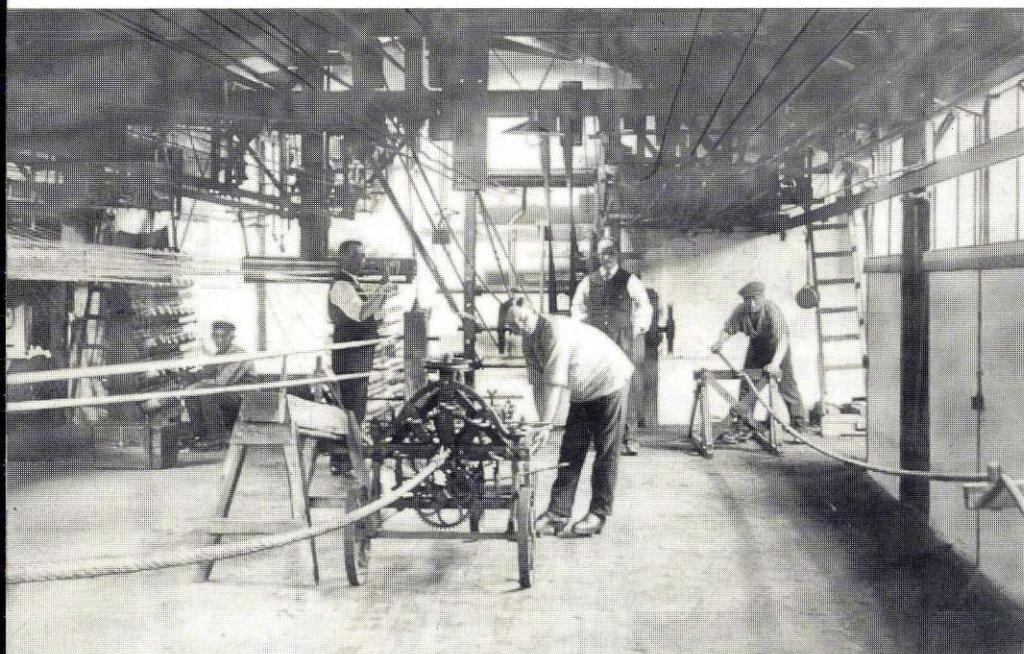
Engang var det et almindeligt syn, i reglen i udkanten af en by, at se en lang, smal reberbane, hvor mesteren eller svenden sindigt gik baglæns, mens han med hjælp af en dreng, der drejede et stort hjul i banens forende, slog sit tovværk. I mange byer findes en »Reberbanegade«, hvor engang var rebslageri, men det er også det eneste minde, man i dag har om et håndværk, der efter-

hånden blev overtaget af maskinerne. Men der var sådan, den ældste af virksomhederne i A.P. Møller Gruppen, Aktieselskabet Roulunds Fabriker, begyndte. Den 7. november 1736 fik Laurids Søfrensen Windter, eller Lars Winther, som han blev kaldt i daglig tale, borgerskab som rebslager i sin fødeby Odense. Da det ikke blot kostede en del at blive optaget, men også at

være medlem, søgte han af økonomiske grunde først i 1770 om medlemskab af rebslagerlauget på Fyn, hvilket var en betingelse for at kunne ansætte svende eller have lærlinge. Så indtil da måtte han klare sig med sin kone og sine børns hjælp i rebslageriet. Derefter fortsatte han med hjælp af en enkelt læredreng. Mere var der ikke råd til. Det var trange kår, man levede under dengang. Det

Rebslageriet omkring århundredeskiftet.

Væveriet i 1930'erne.



fremgår blandt andet af boets opgørelse efter hans kones død i 1787, hvor det ved skiften fremgik, at der på reberbanen var et gammelt stort hjul og et mindre med »kroner«, som i forening med 20 store og små drev blev vurderet til to rigsdaler - ikke meget selv efter den tids målestok.

Efter konens død blev det beskedne hjem opløst, og Lars Winther flyttede ind hos sin søn, Søren Michael Winther, der havde en gård på Sortebrødre Kirkegård - i dag Sortebrødre Torv. Her blev han boende til sin død i 1791.

Sønnen, der havde stået i lære hos sin far og gjort sit mesterstykke på reberbanen i København, overtog nu rebslageriet. Han havde allerede i 1782 fået borgerskab i Odense, mærliget nok som kroholder, men nogle måneder senere blev han indskrevet som mester i rebslagerlauget. Der var nogen modvilje i lauet mod hans optagelse, men han overvandt den og var de sidste ti år af sit liv oldermand i lauet.

Søren Winther døde i 1802 i sin gård på Sortebrødre Torv som en særdeles velhavende mand. Under hans dygtige indsats var virksomheden vokset godt, og ved sin død ejede han tre ejendomme på Sortebrødre Torv og en uden for Sct. Jørgens Port.

Han efterlod sig to døtre og en søn, Rasmus Winther, der overtog rebslageriet på Sortebrødre Torv. Efter hans død i 1823 fortsatte hans enke bedriften, indtil hun døde i 1831. Da der ikke var nogen livsvaringer, blev boet gjort op, og det fremgik, at der fortsat havde været arbejdet flittigt og energisk, idet boet i Rasmus Winthers rebslageri udover fem væve, en stor rebslagerslæde, ni rebslagerbænke og meget andet værkøj også omfattede omkring 500 numre færdigvarer - trosser, liner, reb, grimer, skibsmandsgarn - samt uforarbejdet materiale: cirka 1.000 kilo hamp og 2.640 kilo hampeblår etc.

Rasmus Winther havde ingen børn, så virksomheden blev nu overtaget af Rasmus Roulund, der var søn af Rasmus Winthers yngste søster og snedkermester Knud Roulund. Rasmus Roulunds bedstefar var gårdejer i Rågelund - på fynsk udtalt Roulund - og dermed fik virksomheden det navn, som siden er blevet kendt over store dele af verden.

Rasmus Roulund, der havde stået i lære hos sin morbror, blev svend i 1827 og optaget som mester i lauet i 1831. Han var en energisk og foretagsom mand, som altid måtte have noget at beskæftige sig med, og i januar 1854 søgte han bevilling til at drive et saltkogerier og at have udsalg af dets produkter. Den 15. juli samme år indrykkede han en annonce i Fyens Stiftstidende med følgende ordlyd:

#### Saltværk i Odense

At Undertegnede, i Medfør af dertil allernædigst forundt Privilegium, her i Staden har etableret et Saltværk, tillader jeg mig herved at bringe til almen Kundskab, idet jeg anbefaler sammes Produkt i større og mindre Partier. Handlende gives Rabat.

Ærbødigst

R. Roulund

Odense Sortebrødre Torv No. 158.

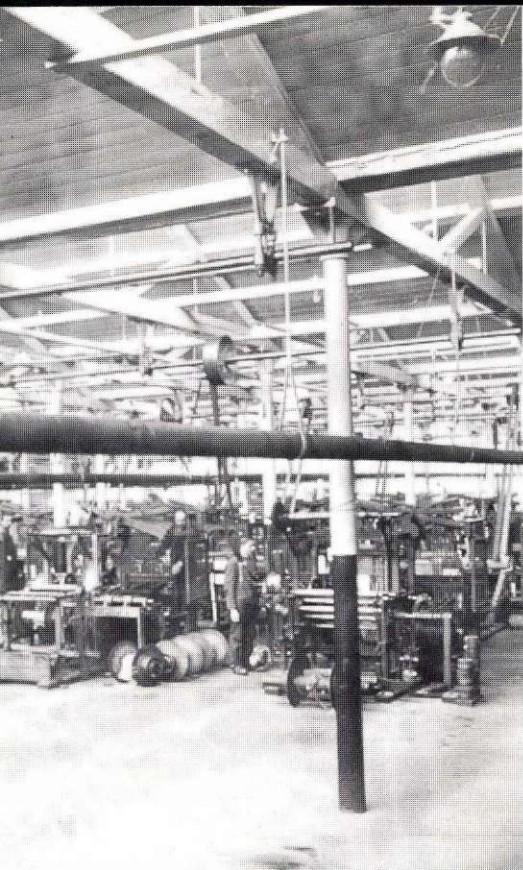
Hans interesse for saltværkets drift voksede på bekostning af interessen for rebslageriet, måske fordi arbejdet på reberbanen krævede en vis fysisk indsats, der ikke helt stemte overens med hans fysik - han var en meget svær mand. Saltværket var en god forretning i de 54 år, det eksisterede, men da Toldloven af 5. maj 1908 gjorde produktionen urentabel, blev det nedlagt. »Roulunds Salt« havde ellers været et vel anskrevet produkt. Selv 30-35 år efter lukningen, var der stadig folk, der uvilkårligt forbandt navnet Roulund med salt.

I 1869 fik Rasmus Roulund sit borgerskab ombyttet med et borgerskab som detailhandler, og samme dag fik hans søn, Johan Peter Albrecht Roulund, borgerskab som rebslager. Peter Roulund, som han blev kaldt, havde stået i lære hos sin far, og efter god gammel håndværkerskik drog han på valsen for yderligere at dygtiggøre sig i sit fag. Han arbejdede forskellige steder i Tyskland og endte i Riga, der dengang var russisk, og her lærte han, hvordan man behandlede den russiske hamp, der var af særlig fin kvalitet.

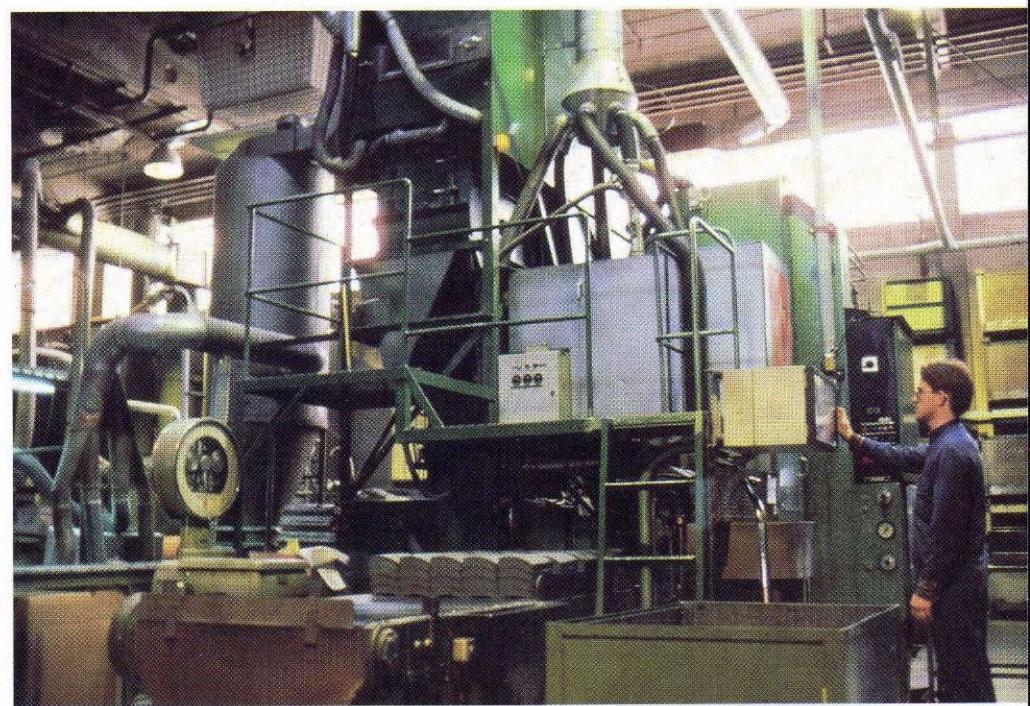
Nogen tid efter hans hjemkomst udbrød krig 1864, og han deltog som soldat både ved Dannevirke, ved Dybbøl og på Als. Her blev han taget til fange, da preusserne erobrede øen og blev som krigsfange sendt til Neisse i Østrig.

Da han efter vendte hjem, arbejdede han hos sin far som bestyrer af de to virksomheder, rebslageriet og saltværket, og han udvidede produktionen i rebslageriet til også at omfatte hampeslanger, der i 1869 fik hædrende omtale på en udstilling i København.

Efter sin fars død i 1870 overtog han virksomhederne. Han var da en mand i sin bedste alder, fremsynet og med et vågent blik for den industrielle udvikling, som var en følge af dampmaskinens fremkomst, og som gjorde brugen af maskiner mere og mere almindelig inden for de gamle håndværksfag. Han var især optaget af at finde frem til et praktisk middel, som effektivt kunne overføre dampmaskinens kraft til maskinerne. Som transmissionsmidler anvendte man kæder, snore, tov og remme af læder, som ofte var for svage, eller jern- og stålstænger, som nok var solide, men kun kunne bruges, når afstanden mellem maskinerne ikke var særlig stor. Men Peter Roulund havde en idé om, hvordan problemet kunne løses. Fra tiernes morgen havde rebslagerne ikke kun

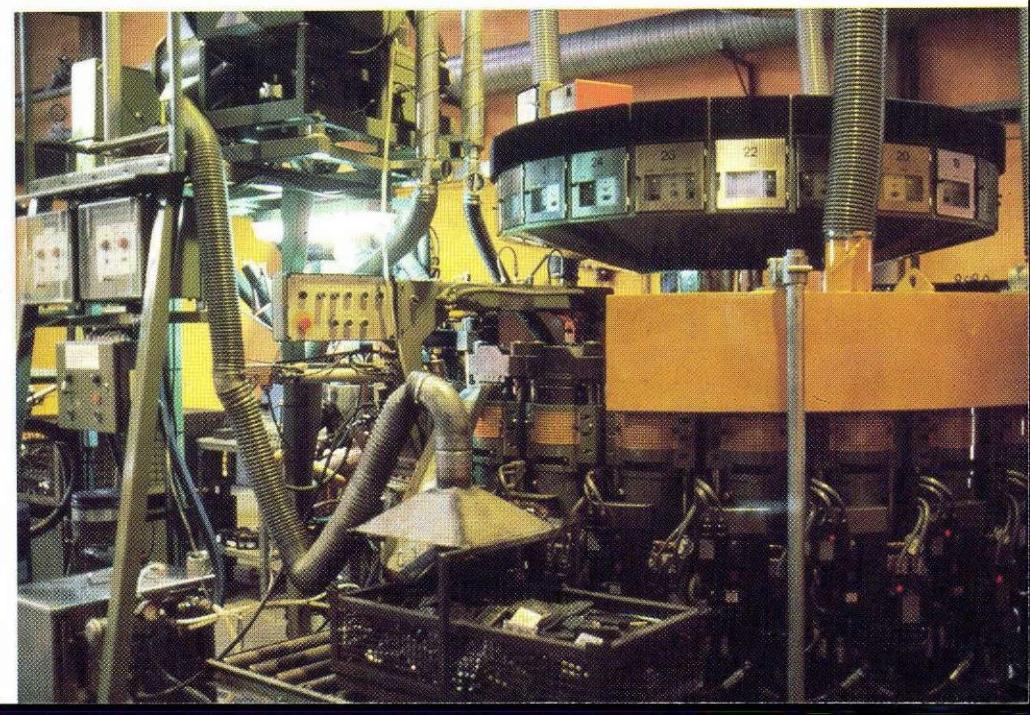


Roulund i dag: Produktion af kile- og ventilatorremme.



Roulund i dag: Fra fabrikationen af bremsebelægninger til lastvogne.

Roulund i dag: Produktion af asbestfri bremsebelægninger.



fremstillet cylindrisk tovværk, men også flade gjorde, blandt andet til seletøj, og Roulund gik nu i gang med at udvikle en gjord, der kunne tilfredsstille de krav, der måtte stilles til en effektiv transmissionsrem. Hans forsøg lykkedes: af russisk hamp, der blev håndspundet på reberbanen til tynde garner, fik han på en håndvæv fremstillet en effektiv drivrem. Og ved en kongelig bevilling af 4. juli 1872 blev »Rebslager P. Roulund af Odense i Fyn for et Tidsrum af fem Aar eneberettiget til overalt i Danmark med Undtagelse af Færøerne, Island og Kolonierne at forfærdige og lade forfærdige Drivremme og Tømmestrenge af Beskaffenhed som den ved Bevillingen hæftede Prøve, hvoraf et Eksemplar er indleveret til Indenrigsministeriet, på Vilkaar, at han inden et Aar fra Bevillingens Dato at regne her i Riget har bragt denne Opfindelse til Udførelse og senere vedbliver dermed. Eneretten fortabes, hvis det bevises, at nogen anden her i Riget har forfærdiget eller ladet forfærdige Drivremme og Tømmestrenge af den her omhandlede Beskaffenhed.«

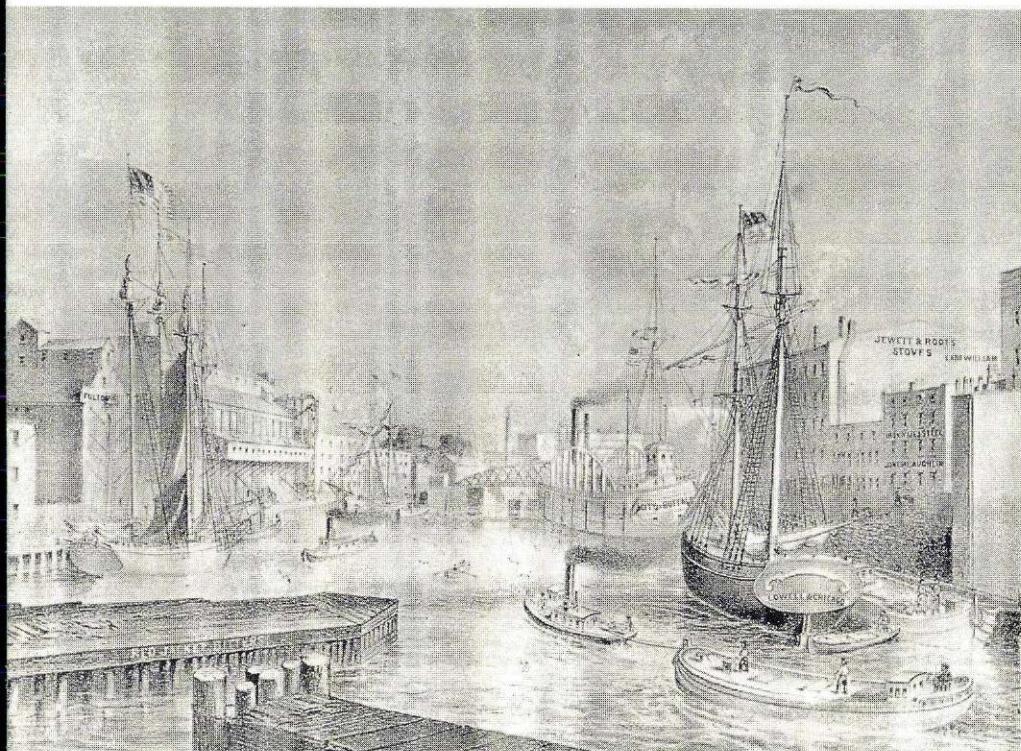
Den 16. juni 1872 fik Roulund belgisk og 8. oktober samme år svensk patent på denne drivrem.

Hermed var det grundlag skabt, der førte til den videre udvikling. Med årene blev flere og flere beslægtede produktioner taget op, og fra et beskeden rebslageri, der i 1787 blev vurderet til to rigsdaler, er Roulunds Fabriker i dag storproducent af transportbånd og kilerremme til industri og landbrug, bremsebelægninger, ventilatorremme og kølerslanger til bilindustrien samt udstyr, herunder flydespærringer, til bekämpelse af olieforening til søs.

*Et kig ind over Chicagos centrum, set fra havnen. Tre af verdens højeste bygninger dominerer bilde-  
det: Sears Tower, John Hancock Center og  
Amoco Building.*

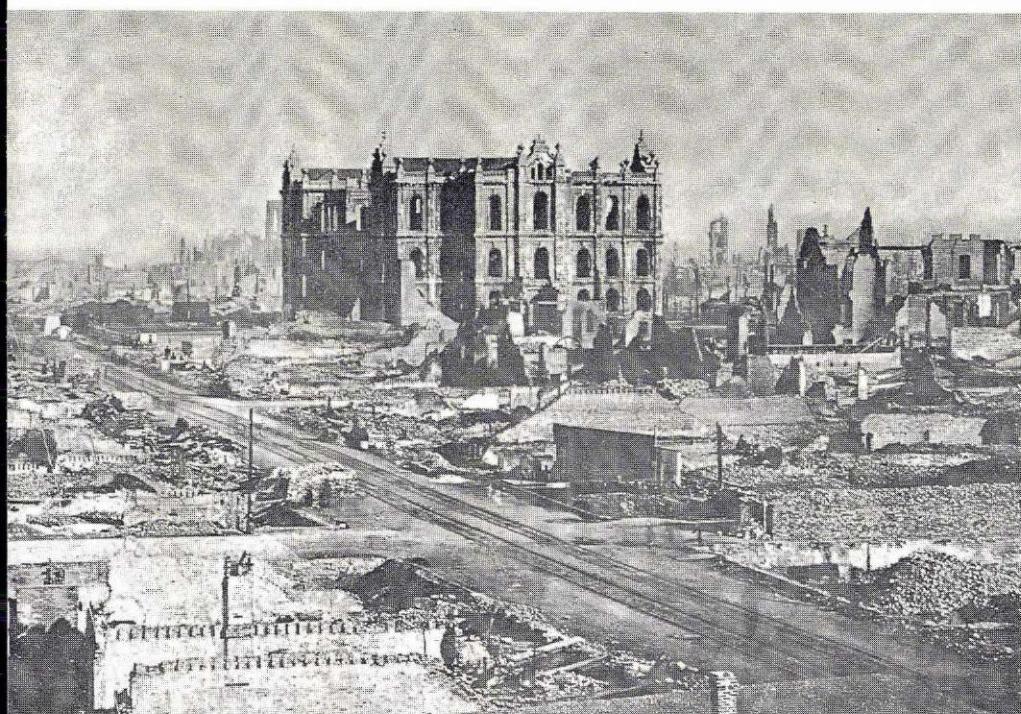
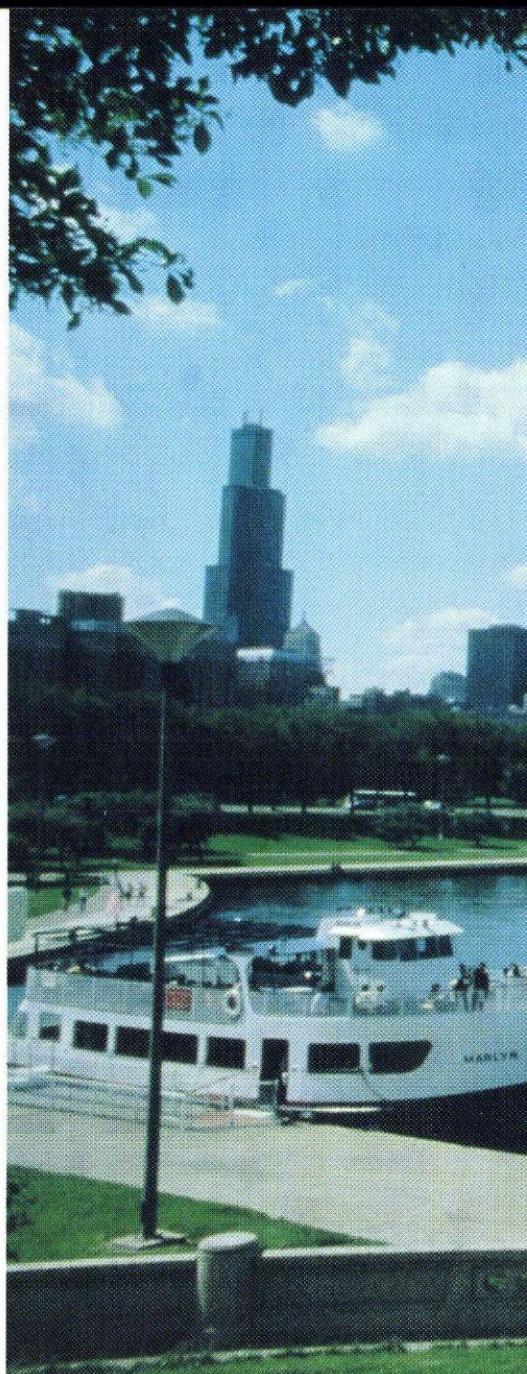
# Byen, der kan det hele: Chicago

AF MIKE HORN



*The Chicago River som den så ud i 1868.  
Dengang som nu kunne man sejle ad flodssystemerne hele vejen fra Chicago til Den mexikanske Golf.*

Sådan så der ud efter Den store Ildebrand i 1871. Chicagos bycentrum og byens nordlige kvarterer forsvandt på godt to dage. Bygninger til en værdi af 200.000.000 dollars lå i grus. 90.000 mennesker var hjemløse, og 300 omkommet.



Man må have superlativerne frem, hvis man skal tale om Chicago. Når man tænker på »de vilde præriedage« for nogle århundreder siden, er det utroligt, at byen i dag er et centrum for verdensomspændende handel. Katastrofer, kriser og konkurser har ikke kunnet standse den vindomsuste bys vækst. Tværtimod. Chicago blomstrer stadig som en travl verdensby, næsten imod al sund fornuft.

De første indbyggere i Chicago var indianere fra Illinois. De kaldte området »Chicau-gau«, der betyder »mægtig«, »stærk« eller »stor«. Franske opdagelsesrejsende fulgte efter indianerne og sad på området indtil slutningen af 1700-tallet, hvor englænderne erobrede stedet, der senere blev overtaget af nybyggere.

Chicago blev første gang ramt af en katastrofe omkring 1810, da Fort Dearborn, som var bygget for at beskytte den nye by, blev angrebet af en fjendlig indianerstamme. De hårdføre nybyggere overlevede ikke bare dette angreb, men også den netop erklærede krig i 1812 mellem England og De Forenede



Stater. Byens område blev oven i købet udvidet, og grundlaget for en udvikling til nationens handelsplads blev lagt.

I slutningen af 1700-tallet var Chicago landets næststørste by. Med udviklingen af jernbaneterminalen og Illinois/Michigan kanalen overtog Chicago førsteplassen inden for handel med kvæg, svin, tømmer og hvede.

Så kom Den store Ildebrand i 1871. Den ødelagde kernen i Chicagos industricenter med 17.000 bygninger. Mange mente, at byen nu ikke kunne komme igen og da slet ikke vokse og florere. Men det forbavsende var, at katastrofen satte gang i en ny opblomstringsperiode. Der manglede uddannet arbejdskraft, især arkitekter, som strømmede til byen på udkig efter nye muligheder. Ved slutningen af 1800-tallet var 100.000 indvandrere kommet dertil for at finde arbejde og jord.

I mange årtier var Chicago slagteriernes hovedstad. Kvægfoldene, der engang lå klumpet sammen i byens sydlige del, er forsvundet for længe siden. De er flyttet ud til Wi-

chita og Kansas City. Fabrikker og maskinværksteder erstattede hurtigt de sidste rester af landbrugsindustrien. Og Chicago betragtes stadigvæk som hjertet i Amerikas industri. Cook County er det mest gennemindustrialiserede område i hele USA.

Interessant nok har manglen på en havn ved havet ikke hämmet Chicagos udvikling som internationalt handelscenter. De økonomiske planlæggere mente, at en stor lufthavn var vigtigere. Og stor er den. O'Hare lufthavn er langt den travleste i verden - 45 millioner rejsende om året. Og den skal udvides, så den kan tage dobbelt så mange passagerer i 1995.

Mange kommer til Chicago, fordi det er en populær kongresby. Det enorme McCormick Place på bredden af den dejlige Lake Michigan, er også verdens største udstillingscenter. Byens gæster får mange tilbud om kunstoplevelser og underholdning. Der er et utal af kulturelle institutioner i The Loop, Chicagos største mødested; over 20 museer og 30 kunstgallerier findes dér.

Men byen kendes nok bedst for dens mange

tusinde spisesteder. Chicago blev, ligesom, New York, et sted, der tiltrak millioner af indvandrere, især fra Østeuropa. Græske, tyske, italienske og bøhmiske køkkener dominerer billedet. Omkring 40 sider fylder fortægelsen over restauranter i Chicagos telefonbog.

Så er der musikken, som folk i Chicago er særlig stolte af. Næsten alle har på et eller tidspunkt hørt Chicagostilens blide blues- og jazztoner. Lige siden de berømte, brølende 20'ere har Chicago været en fast station på tournéeen for mange kendte musikere og dansere.

Maersk Lines tilstedevarelse i Midtvesten begyndte i 1947, i første omgang repræsenteret af The MacFarlane Steamship Agency, og dengang var det ikke ualmindeligt at se de Mærsk-blå skibe i havnen ved de store sører, næsten 2.000 kilometer fra Saint Lawrence-vandvejens udmunding.

Efterhånden som handelen på Midtvesten tog til, blev det nødvendigt at oprette eget kontor. Det blev åbnet i januar 1969 i hjertet af Chicagos finanskvarter, kun nogle få

Vores kontorbygning i Oak Brook. Maersk Line har boet på fjerde etage i tårnet til højresiden 1977.



Chicagos Michigan Avenue fotograferet mod nord, op mod den kendte Wrigley Building. Michigan Avenue huser smarte butikker, store museer og eksklusive hoteller.

gader fra de travle vare- og handelsbørser. Kontoret blev repræsenteret af The Mid Western Shipping Agency, et datterselskab af The Moller Steamship Company.

Men der blev brug for mere plads og for nem adgang til det hurtigtvoksende »firmabælte« i forstæderne, så i 1977 flyttede vi igen, denne gang til Oak Brook, godt 30 kilometer fra Chicago. Næsten alle store rederier er nu flyttet til forstæderne. Oak Brook kaldes tit Rederibyen på grund af de mange rederikoncer, som er koncentreret her. Det er et velhavende, »high-tech« kvarter, der også husser mange andre store foretagender, f.eks. McDonald og Spiegel.

I juni 1985 åbnede Maersk Line en togservice til containertransport mellem den nordvestlige Stillehavskyst og Østkysten med Chicago som knudepunkt. Store jernbaneselskaber, f.eks. Chicago Northwestern, har bygget jernbanestationer, der kun tager sig af disse containertransporter. Det er nu lige så almindeligt at se de strømlinede containertog køre gennem Chicagos industriområder, som de traditionelle lukkede godsvogne. Væksten i containertrafikken i og gennem Chicago og omegn understreges af, at mange jernbaneselskaber regner med, at helt op til 40 procent af deres transportopgaver gælder rederitrafik.

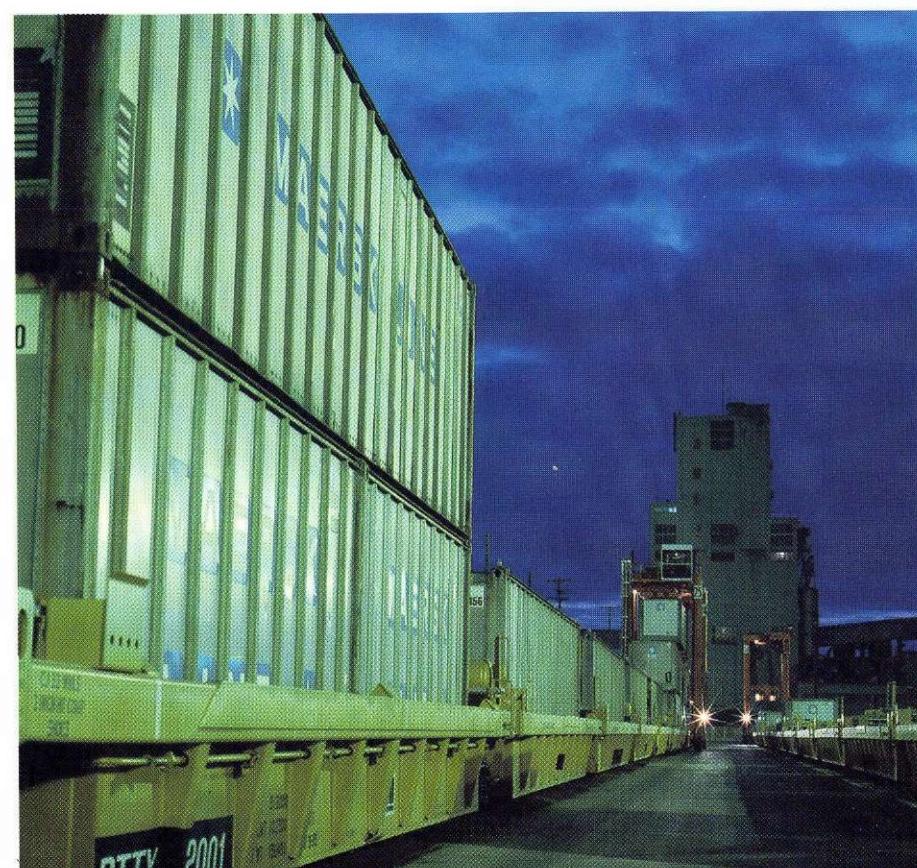
For at give bedre service på denne trafik har Maersk Line åbnet en Container Yard/Container Freight Station udelukkende til dette formål nær jernbanestationen, og et datterselskab, Bridge Terminal Services, varetager driften af denne fuldt udbyggede servicefacilitet, der er en af de meget få centre i Midtvesten, som kun betjener rederier.

I årenes løb har Chicago gennemgået store - ofte voldsomme - forandringer. Besøgende på gennemrejse bemærker som regel to ting: den typiske arkitektur og beboernes venlighed. Det passer godt til Chicagos uofficielle valgsprog: »Byen, der kan det hele«. Et vittigt byrådsmedlem sagde engang: »Chicago er ikke nogen tøseby«. Næh, Chicago arbejder hårdt, men byen har et varmt hjerte.

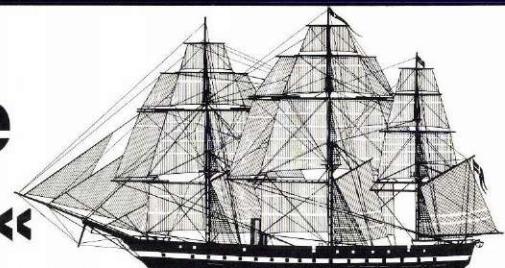
Mike Horn  
Maersk Line Agency, Chicago



I juni 1985 åbnede Maersk Line en togservice til containertransport mellem den nordvestlige Stillehavskyst og Østkysten med Chicago som knudepunkt. Nu er det lige så almindeligt at se de strømlinede containertog rulle gennem Chicagos industriområder, som det er at se de traditionelle lukkede godsvogne.



# Lindø-lærlinge i arbejde på fregatten »JYLLAND«



Fregatten »JYLLAND« blev søsat i 1860 som den danske marines sidste større ege-træsbyggede orlogsskib. »JYLLAND«, der havde både sejl og maskine, var meget velsejlende og var på talrige togter til Dansk Vestindien, samt i Middelhavet, Nordatlanten og Østersøen. I 1864 deltog »JYLLAND« i kampen ved Helgoland mod den forenede østrigsk-preussiske eskadre.

Nu ligger fregatten i Ebeltoft. Her blev den i 1984 placeret i en udstillingsdok, hvor man er i gang med et omfattende restaureringsarbejde, som Lindø-lærlinge har deltaget i, og som er muliggjort gennem en gave på 700.000 kroner til Den selsværende Institution Fregatten Jylland fra A.P. Møller og Hustru Chastine Mc-Kinney Møllers Fond til almene Formaal.

## Genopretning af kølen

Først og fremmest skal skibets køl, som er kølsprængt, genoprettes. Kølsprængning er normalt for træskibe og skyldes vandets opdrift mod skibets skrog, som lidt efter lidt får den midterste del af skibet til at hæve sig, mens enderne sænker sig, så der opstår en såkaldt kølbugt. Denne kølbugt opstår allerede under søsætningen og tiltager år for år, uden at det kan forhindres. Datidens orlogsskibe blev bygget til en levealder på 30 år. »JYLLAND« er over 125 år gammel, og skibets kølbugt, målt på midten, er nu oppe på 85 centimeter. Som følge af denne kølspængning er »JYLLAND«s profil forvrænet, men ved at genoprette kølen får man bragt skroget tilbage til den oprindelige facon.

Lærlingeprojektet har omfattet fremstilling af stålelementer på lærlingeskolen og montage af en 52 tons stor stålkonstruktion på fundamenter i dokbunden rundt om fregatten. Konstruktionen fastholder 13 stålgjorde, som er lagt ned omkring kølen, så skibet ligger i en slags vugge - en forudsætning for, at en genopretning kan finde sted. Genopretningen foretages ved ganske langsomt at sænke vandstanden i dokken, så skroget presses tilbage i sin oprindelige facon. Hastigheden, hvormed kølen glider på plads, forventes at være cirka fem centimeter pr. måned, således at skroget i løbet af halvandet år står på de i dokbunden placerede kølklodser.

## Alle tiders job

- Vi har fra ledelsens side ønsket, at så mange lærlinge som muligt skulle have mulighed for at komme med til Ebeltoft og deltage i montagearbejdet, siger lederen af Lindøs lærlingeskole, Bjarne Dambro. - Det er jo i sig selv en spændende og usædvanlig opgave for moderne skibsbygningslærlinge at være med til at sætte et 125 år gammelt træskib i stand. Og det har også været en lære-



Ina Nielsen, der er i lære som skibsmontør, var udstationeret i fem uger i Ebeltoft for at arbejde med fregatten »JYLLAND«.



Langs fregattens bagbordsside ses nogle af de 26 meter høje sjæler, som lærlingene har monteret, og som skal fastholde de 13 stålgjorde, der får skibet til at ligge i en slags vugge. Til venstre ses spunsveggens afstivning, som består af svært grantømmer og stål fra Lindø.

rig opgave, idet lærlingene samtidig har fået indblik i blandt andet budgettering, materialeindkøb og planlægning.

Ina Nielsen og Michael Nielsen, begge 18 år og i lære som henholdsvis skibsmontør og plade- og konstruktionssmed, har sammen med skiftende hold af kammerater fra lærlingeskolen deltaget i arbejdet med doksættningen.

- Det har været en stor udfordring at være med i arbejdet lige fra starten, siger de efter deres fem ugers udstationering i Ebeltoft.

- Det har givet os mulighed for at få indflydelse på tingene. Hvis noget ikke passede, som det skulle, gik det ud over os selv. Vi har

virkelig følt et ansvar for det, vi har lavet. Det har været alle tiders job.

- Godt nok har der undertiden været tale om tungt arbejde, siger Michael Nielsen. - Vi har blandt andet skulle bakse med svært tømmer i dokken og i det hele taget arbejde under uvante forhold i fri luft uden vores sædvanlige hjælpemidler. Men det har været lærerigt og givet et godt sammenhold.

- Ja, og vi har faktisk været så optaget af vores arbejde, at det meste af fritiden er gået med at snakke job, tilføjer Ina Nielsen, som sammen med sine kammerater nu atter er tilbage på Lindøværftet efter at have gjort et godt job i det jyske.

# På rejse til efterkrigs-tidens Frankrig

AF ANNA PEDERSEN

I dag kan man hurtigt komme fra Danmark til Frankrig. Men i 1946 - et år efter afslutningen af Anden Verdenskrig - var det en lang og besværlig rejse.

Min mand er pensioneret skibsfører, og vi har været så lykkelige nu at have haft 16 år sammen herhjemme, siden han gik i land. I dag, hvor de søfarende ofte kun er borte fra deres hjem i et halvt år, og hvor hustruerne, når de skal med deres mænd ud at sejle, flyver til skibets ankomsthavn, og rederiet arrangerer rejserne for dem, tænker jeg på, at vi for eksempel en gang måtte undvære hinanden i to år og tre måneder. Jeg tænker tillige på min første lange rejse med min mands skib og rejsen til skibet, og det er den, jeg vil koncentrere mig om.

I dag varer det ikke længe at rejse til Frankrig, kun nogle få timer med fly. I 1946 tog det cirka 70 timer for den samme rejse med tog, skib og tog igen.

Rederiet A.P. Møller havde inviteret mig til at gøre en rejse med min mands skib fra Saint Nazaire til New York og retur.

På dette tidspunkt, så kort efter krigen, var det ikke muligt at komme igennem Tyskland med tog, som man ellers skulle for at komme til Frankrig og altså Saint Nazaire, en stor havneby ved Loireflodens udmunding i Bretagne. Den eneste mulighed var at sejle fra Esbjerg med et gammelt DFDS-skib, der hed »TYR«, for at komme til Antwerpen.

Vi, det vil sige kaptajnens kone, 2. maskinmesters kone og jeg, hvis mand var overstyrmand, blev vel modtaget. Det var rederiets mindste skib, men kaptajnens kone fik et kammer, og vi andre to lå på bænke i salonen. Vi fik dejlig mad om bord og en god madpakke med og fortsatte rejsen med tog til Bruxelles og videre til Paris. Togene kørte meget langsomt, fordi reparationser tiltrængtes efter de fem krigsår, og først cirka 48 timer efter afsejling fra Esbjerg ankom vi til Paris midt på dagen. Vi skulle fortsætte til Nantes samme aften, så der var cirka seks timer til at være turist i Paris.

Kaptajnens kone havde været i Paris før, vi andre ikke, men hun og jeg kunne lidt fransk. Vi lejede en lille hestevogn og fortalte kusken, hvad vi ønskede at se. Det blev Eiffeltårnet, Invalidekirken med Napoleons grav, Notre-Dame, Sacré-Cœur og en lille visit på Louvre. Madpakken fra »TYR« blev spist på en bæk i en park.

Vi ankom i meget god tid til banegården. Toget var der, og vi satte os godt til rette på 2. klasse. Desværre havde vi ikke bemærket et lille kort over kupédøren, der viste, at syv pladser var reserverede. De syv personer kom kort før togets afgang. Der var kun

plads til kaptajnens kone, og vi andre to, der var yngre, måtte finde plads på træbænkene på 3. klasse, da alt på dette tidspunkt var optaget på 2. klasse.

Vi ankom til Nantes klokken fire om morgenen - til en banegård helt uden bænke eller stole, så vi måtte sætte os på vore kufferter, til toget til Saint Nazaire kom; og så kørte vi i et tog uden vinduer, eller rettere uden glas i vinduerne. Det var koldt om natten, selv om det var juli, så frakkekraverne blev slæbt op om ørerne.

Hvor forfærdeligt at komme til en by i ruiner. Alle huse og den store kirke var knust. Da så vi rigtigt, hvor ødelæggende en krig kan være. Saint Nazaire havde været Tysklands største u-bådsbase under krigen. De store bunkers mindede derom.

Vi var meget sultne. Vore madpakker var jo forlængst spist. I en barak med bænke i et hjørne var det muligt at købe en kop erstatningskaffe og et stykke brunt brød. Smør fandtes ikke. I et andet hjørne af barakken holdt en slagter forretning, og i det tredje hjørne var der en barber. Pludselig kom en hest gående gennem barakken fra en stald dør i baggrunden, og kaptajnens kone skreg højt.

Så primitivt var det i det forarmede Frankrig.

Da skibet endnu ikke var ankommet, og ingen vidste noget om ankomsttid, måtte vi finde et hotel. Der var intet i Saint Nazaire, så vi tog en bus til en landsby, Pornichet, hvor der var et hotel fra de tre musketerers tid, tror jeg.

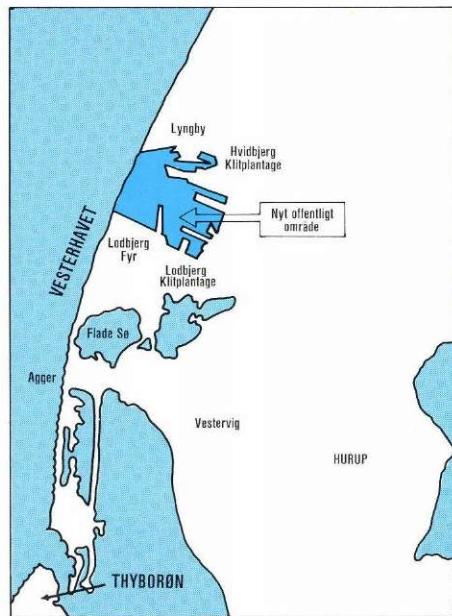
Gulvene var snavsede; også sengelinnedet, eller måske var det kun gråt - der var jo stor mangel på sæbe under krigen. Men vi var meget trætte og måtte sove, jeg på en divan med min frakke over mig.

Den næste dag kørte vi tilbage til Saint Nazaire, og hvilket syn mødte os i havnen, hvilket vidunderligt syn: det smukke lysegrå skib med den blå skorsten med stjernen, vore mænds skib »GUDRUN MÆRSK« viste sig i horisonten.

Alle vores strabadser var glemt, og gensynsglæden var stor.

Fra den 6. til den 17. juli lå skibet og lossede lokomotiver, tendere og stålplader fra USA. Der blev tid til at tage ud at bade, til aftenure langs vandet og til at drikke et glas hvidvin på en lille bar, til udflugter til La Baule, en stor badeby, sammen med kaptajnens. Derefter fulgte kaptajnens kone og jeg med skibet til New York og retur.

Rejsen til New York tog 11 døgn. Men det er en anden historie.



Et 1128 hektar stort fredet naturområde ved Vesterhavet mellem Lyngby og Lodbjerg, nord for Agger, i Sydthy, er blevet offentlig eje. Området, der har en cirka tre kilometer lang kyststrækning ud til Vesterhavet og rækker godt 4,5 kilometer ind i land på det bredeste sted, er skænket staten af A.P. Møller og Hustru Chastine Mc-Kinney Møllers Fond til almene Formål.

Naturarealet udgør en central del af en større naturfredning fra Lyngby til Flade sø og forbinder statsskovvæsenets øvrige arealer i området, Lodbjerg klitplantage i syd og Hvidbjerg plantage i nord, så det nu tilsammen udgør et enestående stykke dansk natur, skabt på flyvesandets, den magre jords og det barske klimas betingelser.

Kun få steder i Danmark findes så store udyrkede og ubeboede arealer til rådighed for offentligheden, og kun få steder i Danmark er der så højt til himlen, så øde og så stille, som i netop dette område. Står vinden i vest, kan man dog af og til fornemme Vesterhavets brusen, og i sommeren kan man høre lærken slå sine triller under den blå himmel. Også andre fugle holder til i området: rødben, vibe, dobbeltbekkasin, stor regnspove,



Revlinger.



## Hvor naturen råder

gråand, krikand, fasaner og agerhøns ruger her, mens snepper, hjejler og gæs raster under træk. Her kan de være i fred.

Man kan vandre i tømvis, ja, en hel dag, uden at møde et menneske. Biler møder man slet ikke. Kun en enkelt vej, Redningsvej, der udgår fra redningsstationen i det tidligere fiskerleje, Lyngby, fører hen over lynge mellem vilde roser og forkoblede fyrrætreer, langs enge, gennem nåletræsplantager og forbi op til 32 meter høje klitter, der ligger som vældige gravhøje og vidner om den store sandflugt, hvor flyvesandet gennem næsten 300 år drev mennesker fra hus og hjem. Det er kun de første godt 1500 meter af vejen, der er grusbelagt og fremkommelig for biler, så fortaber den sig i to sandede hjulspor, der fører videre sydpå, mod det stout knejsende Lodbjerg Fyr.

Bevæger man sig ud i området, når mørket er faldet på, og månen måske dukker frem af og til bag drivende skyer, befinner man sig i en eventyrverden: mosekonen brygger, elverpigerne danser, og forkoblede fyrrætreer og buske antager skikkelse af hekse og trolde, der lurer i disen. Og man forstår tidligere tiders overtro, der fik folk til at tro på

og frygte mørkets onde magter. Mangen en hyrdedreng, ja, såmænd også en voksen, hærdebred bondekarl har følt en kriblende angst, når de så sig nødsaget til at begive sig over heden efter mørkets frembrud.

I juli kan man plukke blåbær og revlinger, eller »swotbær« (sortebær), som de kaldes herovre, og som giver en herlig drik, når de har trukket et par måneder eller tre på snaps - godt for helbredet og varmt anbefalet af tidligere rigsantikvar, professor P.V. Glob. I august og september blomstrer lyngen, og når vinteren sætter ind, og sneen falder, ligger landskabet der - uendeligt hvidt og uendeligt stille. Kun dyrenes spor i sneen røber, at her stadig er liv. Råvildt, kronvildt, ræve og harer, der strejfer om i stilheden på jagt efter føde, eller skutter sig og afventende kryber i ly, når vinterstormen nådesløs og snertende sætter ind og dynger fygesneen i meterhøje driver.

Ved kysten slår vældige bølger tordnende og frådende ind over stranden og hugger grådigt ind mod de stejle skrænter, der modvilligt må give efter og trække sig længere og længere ind i landet. Et betagende, men samtidig skrämmende syn, hvor de vældige

naturkræfter får én til at føle sig magtesløs og ubetydelig.

Også om sommeren kan havet vise tænder. Men der er også stille dage. Og når solen står højt på himlen, ligger stranden bred og kilometerlang med blændende hvidt sand og langt mellem badegæsterne.

Ikke kun havet og flyvesandet, men også fortiden har sat sine spor i området. Der findes flere jernalderboplads og gravhøje fra bronzealderen, og ifølge overleveringen ligger flere landsbyer - helt tilbage fra middelalderen - begravet under vældige sandmasser som følge af den store sandflugt, der satte ind fra vest i 1500-tallet. Først da man fra slutningen af 1800-tallet for alvor begyndte at tilplante større dele af området og anlægge nåletræsplantager, der kunne yde læ mod vestenvinden og binde sandet, lykkedes det at standse flyvesandets hærgen.

Før sandflugten var området frugtbart agerland, hvor mennesker boede og arbejdede med landbrug, småhåndværk og fiskeri. I dag ligger det øde hen. Mennesket har trukket sig længere ind i landet. Nu råder kun naturen.



## Heavy lift i Dubai

En usædvanlig operation fandt sted om bord på »ANDERS MÆRSK» i Dubai, da et beboelsesmodul på 370 tons til en offshore platform blev løftet over skibssiden og ned på en pram. Der gik kun to en halv time fra det øjeblik, flydekransen ankom til skibet, og til modulet var blevet sikkert anbragt om bord på prammen. Operationen medførte en kun ti minutters afbrydelse

i containerhandlingen. Det ene billede viser modulet anbragt på agterdækket om bord på »ANDERS MÆRSK» og giver et godt indtryk af dets størrelse. På det andet billede har kranen, der lå fortojet bag »ANDERS MÆRSK», netop påbegyndt løftet. Arbejdet blev udført ved nattetid.

Flemming M. Jensen  
Maersk Line, Dubai



## Minder om Rederiets historie

Rederiet indsamler for tiden materiale med henblik på en skildring af virksomheden frem til hr. A.P. Møllers død i 1965. I denne forbindelse søges fotografier og erindringer, der kan tjene til at belyse datidens liv og virke om bord i skibene og på kontorerne samt hr. Møllers personlighed. Rederiet modtager meget gerne

bidrag hertil fra Mærsk Posts læsere, og de bedes venligst sendt til:

A.P. Møller  
Att.: Hr. Ove Hornby  
Esplanaden 50  
1098 København K.



## Nye kontorer i Indonesien



Maersk Line udvider sine aktiviteter i Indonesien og har for nylig åbnet to nye kontorer.

I Tanjung Priok, Jarkarta, er der oprettet et nyt terminalkontor, som ledes af kaptajn Alex Rotti. Kontoret skal organisere trafikken og kundebetjeningen i forbindelse med Maersk Lines aktiviteter i byen.

Den nye salgsrepræsentation i Bandung er blevet startet for at styrke Maersk Lines position på markedet i Vestjava. Bandung er kendt for sin beklædningsindustri, som i de seneste år har oplevet en gradvis vækst i eksporten. Byen ligger inde i landet,

men der er direkte tog- og lastvognsforbindelser til Jakarta. Som salgsrepræsentant i Bandung er udpeget Mr A. Hertanto.

Det ene billede viser det nye terminalkontor i Tanjung Priok, og på det andet ses Mr A. Hertanto og hans sekretær foran den nye Maersk Line Repræsentation i Bandung.

Lars R. Jakobsen



## Containerterminal i Esbjerg

Britline, der sejler mellem Esbjerg i Danmark og Great Yarmouth i Storbritannien, har nu fået egen containerterminal i Esbjerg havn. Terminalen er på godt 15.000 kvadratmeter og har

en kapacitet på 165 trailere med mulighed for el-tislutning på de 50. På terminalen er der desuden installeret EDB med direkte forbindelse til Britlines engelske kontor.



## Maersk Air i Århus holdt flyttedag

Fredag den 9. maj flyttede Maersk Air Rejsebureau i Århus fra lokalerne på Bispetorvet - vis a vis Domkirken og Teatret - til et nybygget kontorhus på Vestre Kongevej 4-6 i Viby J., som ses på billedet. Efter seks års vækst var forholdene i de gamle lokaler blevet for trange.

Men skal et rejsebureau ikke helst ligge i centrum af byen? Det er der mange, der har spurgt om. Men Maersk Air Rejsebureau har som speciale at planlægge forretningsrejser for firmaer, og da cirka 98 procent af bureauets salg sker over telefon, er beliggenheden ikke så afgørende.

Flytningen blev foretaget af

medarbejderne selv, assisteret af pårørende. Flyttekasser, skriveborde, EDB-udstyr m.m. blev læsset på en stor lastvogn og kørt til Viby J., hvor det blev sat på plads i de nye lokaler, så alt var klar til at ekspedere kunder fra mandag morgen.

Vi havde en hård, men dejlig dag med uvant arbejde, og alle var enige om, at flyttebranchen kunne være en mulighed, hvis det skulle gå helt galt i rejsebranchen.

*Kaj Nielsen  
Maersk Air Rejsebureau*



## Nyt kontor i Kuala Lumpur

Den 2. maj 1986 flyttede Maersk Lines kontor i Kuala Lumpur fra den gamle Yee Seng Building til den nye Pernas International Building, der ligger midt i den fornemme »gyldne trekant« i Kuala Lumpur - Malaysias mest attraktive firmakvarter. Placeringen er ideel, lige i nærheden af byens største hoteller, indkøbscentre, forlystelsessteder og finansforetagender.

Kontoret repræsenterer Maersk Line i Malaysia og varetager desuden al salg og markedsføring i forbindelse med transporter ind og ud af Port Klang, som er landets vigtigste havn. Maersk Line har sine egne kontorer i hjertet af havnebyen og ligeledes i containerhavnen.

Kuala Lumpur er et selvstyrende område i Malaysia; det blev oprettet ved en tilføjelse til forbundsforfatningen den 1. februar 1974. Området har en befolkning på omkring en million og dækker et areal på 234,46 kvadratkilometer. I 1990 forventes det, at fire nye byer, Shah Alam, Sungei Way/Subang, Bangi og

Ampany Ulu Kelang er vokset sammen med Kuala Lumpur, så de vil udgøre et stort, samlet område. Man regner med, at denne udvikling vil skabe vækst og arbejde, som kan bremse udvandingen fra området.

*Tan Long Yam  
Maersk Line, Singapore*



## Odense Staalskibsværft i Moskva

Fra den 12. til den 16. maj deltog Odense Staalskibsværft i en udstilling i Moskva, arrangeret på initiativ af Den danske Ambassade i Moskva under temaet »Danske Tekniske Dage i Moskva«.

Udstillingen blev afholdt i et parkliggende udstillingssområde, som er et søgt udflugtsmål for moskovitterne, der - ligesom

mange russiske shippingfolk - viste stor interesse for udstillingen. Det medbragte brochuremateriale blev revet væk, og Værftets videoshow samlede mange tilskuere.

Også viceudenrigshandelsminister N.N. Smeljakov med følge var - som det fremgår af billedet - meget interesseret i Værftets stand.

## Maersk Air på byggeopgave



Det er sjeldent, at en byggeopgave vækker så stor opmærksomhed, som det var tilfældet, da Maersk Air sendte en helikopter til Ringe på Fyn for at løse en opgave for Semco A/S, Odense. Tusindvis af de omkringboende stimlede sammen for at se, hvordan helikopteren ville klare problemet med at placere fem klima-aggregater på hver 1,3 tons på taget af gymnasiet med en præcision, der lå

inden for 20 millimeter. Semco havde kontaktet Maersk Air, fordi det viste sig, at der ikke i Danmark fandtes en eneste kran, der kunne løfte så meget så langt. Men helikopteren kunne. I løbet af 20 minutter var de fem aggregater placeret. Og så havde helikopteren endda været nede på jorden ind imellem for at skifte pilot, fordi begge piloter gerne ville prøve at binde an med opgaven.

# Siden sidst...



## Mærsk fodboldhold på toppen

Den 37. sæson viste sig at blive den hidtil fornemste for Rederiets bedste fodboldhold.

Efter 18 hårde runder i Første Division, hvor Mærsk-holdet førte fra start til slut, vandt Rederiet for første gang i holdets historie Unionsmesterskabet og skal til næste år repræsentere Københavns Funktionæriderets Union i kampen om Danmarksmeesterskabet.

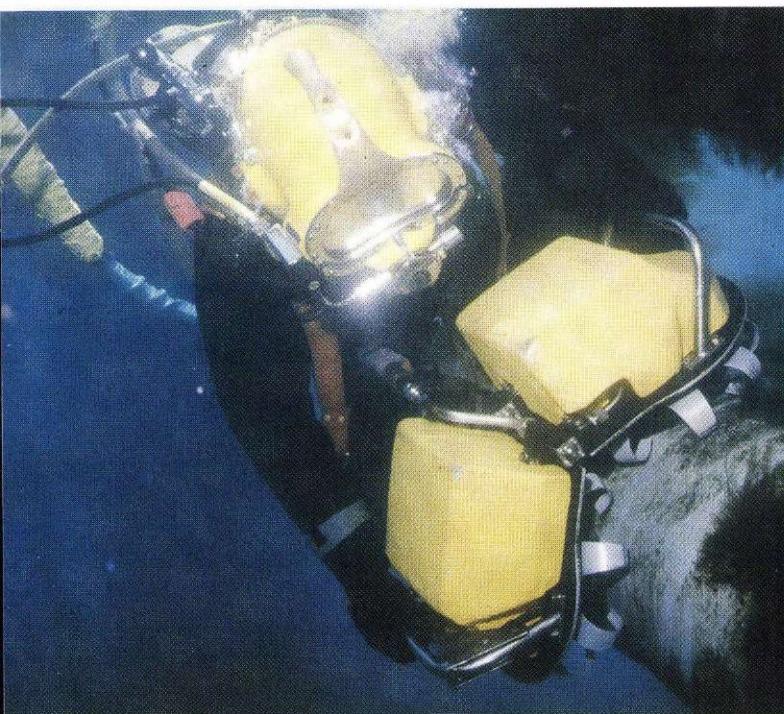
Kampene i Første Division afvikles fra april til september. I maj var der dog tid til en afstik-

ker til Verdensmesterskaberne for firmahold i Enschede i Holland, hvor 64 hold fra 18 lande deltog. Efter de indledende kampe skulle Mærsk-holdet pinsesøndag forsøge at spille sig frem til finalen. Med strålende sammenhold og enorm kampvilje lykkedes det. Semifinalen mod IBM var et kapitel for sig. Mærsk scorede allerede i kampons første minut, men kun to minutter før tid lykkedes det IBM at udligne. Straffesparkkonkurrence. Først ved stillin-

gen 7-7 faldt afgørelsen, da Mærsk scorede sikkert, og IBM brændte. Finalepladsen var i hus.

I finalekampen, dagens syvende kamp, tabte holdet imidlertid 0-2 til Hoogovens, der var på hjemmebane. Men Mærsk-holdet havde gjort det godt og blev belønnet med en kæmpepokal for andenpladsen samt - hvad der er nok så ærefuldt - Fair-Play pokalen.

## Svitzer i arbejde på bunden af Nordsøen



Inspektion, vedligeholdelse og reparation af Dansk Undergrunds Consortiums undersøiske installationer har i de forløbne sommermåneder været på et

højt niveau med op til 21 dyktere - alle fra Em. Z. Svitzer - i arbejde ad gangen.

Platformenes bærende dele, der befinner sig under havets over-

flade, skal løbende tilses, så eventuelle reparationer hurtigt kan udføres. Desuden skal der føres tilsyn med de over 200 kilometer rørledning, som forbinder DUC's felter, og som er nedgravet i havbunden. Til dette arbejde benyttes blandt andet en fjernstyret robot, der via et TV-kamera transmitterer billeder fra dybet.

Der arbejdes med to former for dykning, afhængig af dybdeforholdene. I ned til 20 meters dybde foregår dykningen på almindelig vis. På større dybder benyttes såkaldt mætningsdykning, hvor dykkerne opholder sig under tryk i op til 30 dage ad gangen, dels på havbunden under arbejdet, og dels i et trykkammer om bord på dykkerskibet, når der er hvilepauser. Transporten mellem dykkerskibet og arbejdspladsen på havbunden sker i en dykkerklokke. På billedet er en dykker i gang med at fjerne begroninger med en roterende børste fra en tæveldrager på platformen ved Dan Feltet.

Corvette Shipping (Taiwan) Ltd. er Maersk Lines generalagent i Taiwan. Mandag den 21. april åbnede kontoret i nye og dejlige lokaler i den 22 etager høje Chung Shing Textile Building i Taipei, lige over for den gamle adresse. Flytningen var nødvendig, fordi Maersk Lines aktiviteter bliver stadig mere omfattende, og Corvette bebor nu tredje og fjerde etage i det helt nye kontorhus i centrum af Taipei.

Der skulle flyttes møbler, arkiver og almindeligt udstyr, samt EDB, telefon-, telex- og telefax-installationer, men det tog kun 36 timer og blev klaret i løbet af weekend'en. Corvettes personale nåede at indtaste en del transportbestillinger på EDB-systemets centrale arkiv i København og fik udskrevet lige

## Moller Steamship mesterskab

Den 15. maj 1986 vandt Moller Steamship Company det 41. mesterskab i den årlige Steamship Bowling League. Holdet besejrede Prudential Lines med 2-1. 20 hold spillede i år i to serier, der hver varede 17 uger. Moller Steamship Company vandt den første serie ved at score det højeste samlede antal points. De mødte vindrerne af den anden serie, Prudential Lines, i finalekampen om mesterskabet. Det var en dramatisk kamp, og Moller Steamship sikrede sig først sejren i den sidste kamps tiende omgang. Holdet scorede også turneringens største antal points.

Billedet viser, fra venstre til højre, anerkmand Barry Campbell, holdets kaptajn John Kupski og



## i Taipei



så mange konnossementer, så Maersk Lines kunder med forsendelser til Europa kunne hente deres dokumenter mandag morgen, ganske som sædvanlig. Billederne viser et interiør fra kontoret og Maersk Lines stander, der vajer side om side med Chung Shing Textile Corporations eget flag foran det nye kontorhus.

## Company vinder



reseren Jim Bottiglia, alle fra Corporate Pricing Department, New York.

*John M. Kupski*



# Indhold 1986

### Nr. 1

Nyt skib: »MC-KINNEY MÆRSK« .....	3
»VALKYRIEN«s forlis i 1883 .....	4
100 år efter .....	6
»MÆRSK GIANT« - en stor nyhed .....	8
Besøg i Tusindårsriget .....	10
Nyt redningsudstyr på forsyningsskibe .....	14
MÆRSK-flåden 1986 .....	15
Rolf Feltet er sat i produktion .....	23
Nyt Maersk Line kontor og statsministerbesøg i Singapore .....	24
35 millioner kroner fra A.P. Møllers Fond ..	26
Rømødrengen skulle til søs .....	28
DUC-udstilling i Frederikshavn .....	32
Maersk Line's nye container terminal i Kobe ..	32
Bådflygtning står til søs som dansk styrmand ..	32
25 års musik på Værftet .....	33
Hurtig container handling i Charleston .....	33
To medarbejdere på Lindøværftet hædret ..	33
Personalia .....	34

### Nr. 2

En stjerne fødes .....	3
Nye skibe: »MÆRSK MASTER« og »MAERSK MARINER« .....	4
Flere MÆRSK-stjerner i Spanien .....	6
Ny linje mellem Danmark og England: Britline .....	8
Mærsk Data i USA .....	10
Nordsøfelternes navne .....	12
»MÆRSK GIANT« er stor .....	15
Nordsøcentret i Hirtshals .....	16
Flyv og slap af .....	20
»MÆRSK TRIMMER« var bedst .....	21
Maersk Line, Japan, har fået egne trucks ..	21
Mærsk after i Første Division .....	21
Personalia .....	22
Ny lokalkorrespondent .....	23

### Nr. 3

Ny borerig: »MÆRSK GUARDIAN« .....	3
Nye skibe: »ROBERT MÆRSK« og »RAS MÆRSK« .....	4
Supermodul fra Lindø til Nordsøen .....	6
Sådan begyndte det (Roulund) .....	9
Byen, der kan det hele: Chicago .....	12
Lindølærlinge i arbejde på fregatten »JYLLAND« .....	15
På rejse til efterkrigstidens Frankrig .....	16
Hvor naturen råder .....	16
Heavy lift i Dubai .....	18
Minder om Rederiets historie .....	18
Nye kontorer i Indonesien .....	18
Containerterminal i Esbjerg .....	18
Maersk Air i Århus holdt flyttedag .....	19
Odense Staalskibsværft i Moskva .....	19
Nyt kontor i Kuala Lumpur .....	19
Maersk Air på byggeopgave .....	19
Mærsk fodbold på toppen .....	20
Svitser i arbejde på bunden af Nordsøen ..	20
Nyt kontor i Taipei .....	20
Moller Steamship Company vinder mesterskab .....	20
Personalia .....	22

# Personalia



## ESPLANADEN



### 25 års jubilæum

1. Tove Hansen  
1. marts

### Fratrædelse

2. Annelise Borgen  
1. maj

## FLÅDEN



### 40 års jubilæum

1. Kaptajn Hans Chr. Grau  
3. marts

### 25 års jubilæum

2. Maskinchef Birger Steffensen Jensen  
27. august
3. Kaptajn Peter Jøen Mortensen  
27. november
4. Maskinchef Kristian Kurt Neergaard  
5. december
5. Maskinchef Ole E. Elvø  
11. december
6. Kaptajn Ib F. Storm  
1. januar
7. Installatør Johannes Steen F. Nielsen  
19. januar

8. Kaptajn Poul Verner Jørgensen  
20. februar
9. Gasmester Hans Helmer Hansen  
21. april
10. Maskinchef Poul Rasmussen  
23. april

## MAERSK DRILLING



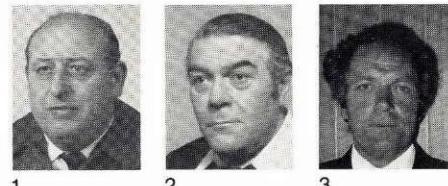
- ### 25 års jubilæum
1. Barge Engineer John Nørby  
12. januar

## MÆRSK OLIE OG GAS



- ### 25 års jubilæum
1. Jørgen E. Lundh  
3. oktober

## NORFOLK LINE



- ### 25 års jubilæum
1. Kaptajn N. Tuit  
4. april 1986
  2. T.W. Ball  
8. august
  3. R. Hunn  
28. august

- ### Fratrædelse
4. K. Drew  
31. juli

## UDLANDS-ORGANISATIONER



### 25 års jubilæum

1. H. Yagisawa, Tokyo  
1. december
2. R. Saito, Osaka  
1. december
3. Henrik H. Zeuthen, Hong Kong  
11. december
4. Jose s. Mendoza, Manila  
15. december
5. T. Hiraoka, Kobe  
1. januar
6. C. Yagi, Osaka  
1. februar
7. Henrik Sort, Rio de Janeiro  
1. marts
8. M. Seimiya, Tokyo  
1. april
9. O. Furuno, Tokyo  
1. april
10. M. Moriya, Tokyo  
1. april
11. M. Kobayashi, Tokyo  
1. april
12. K. Tsudaka, Osaka  
1. april
13. T. Tsujiko, Osaka  
1. april
14. M. Iida, Kobe  
1. april
15. T. Motooka, Kobe  
1. april

## VÆRFET



### 40 års jubilæum

1. Knud B. Andersen  
1. april
2. Knud Liest  
11. april

### 25 års jubilæum

3. Christian Lund  
21. november
4. J. Dahmen  
5. december
5. Christian Ferd. Rasmussen  
5. december
6. Arne Sigurd Hansen  
9. januar
7. John Madsen  
9. januar
8. Egon Clausen  
16. januar

9. Horst B. Jacobson  
16. januar
10. Ferdinand Reiser  
18. januar
11. Niels Lykke Nielsen  
6. februar
12. Adolf Franz W. Podbielski  
13. februar
13. Sigfred E. Olsen  
14. februar
14. Tonny B. Rosenvang Hansen  
20. februar
15. Preben Chr. R. Petersen  
27. februar
16. Knud Julius Hansen  
13. marts
17. Walther H. Warmbier  
13. marts
18. Egon R. Sørensen  
15. marts
19. Peter Thorvald Hansen  
20. marts
20. Jens J. Pedersen  
10. april
21. Poul Madsen  
10. april
22. Elmer Peter Hansen  
10. april

## EJENDOMSSELSKABET LINDØ A/S



### 25 års jubilæum

1. Ulla Elmstedt Larsen  
1. august
2. Heinz Lange  
1. august

## ROULUND



### 25 års jubilæum

1. Per Byrgesen  
2. marts

## DISA



### 25 års jubilæum

1. John Winther Andersen (Slangerup)  
2. januar

## BUKH



### 25 års jubilæum

1. Hans Hansen  
12. januar

### Dødsfald

Virksomhederne har haft den sorg at miste følgende medarbejdere:

Carl Aage Rasmussen  
Værftet  
22. maj

Kristian Andersen  
Værftet  
30. maj

Donkeymand Gunnar Hansen  
ex m.t. »GERD MÆRSK«  
6. august

Mogens Kragh  
Værftet  
17. august

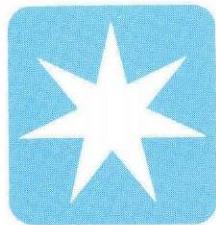
Knut Bjørn Johnsen  
Esplanaden  
5. september

Henning Nielsen  
Værftet  
20. september

Frank Wyrtz  
Værftet  
26. september

Motormand George G. Labajo  
ex »MÆRSK VICTORY«  
16. oktober

1. styrmand Per-Henry Evert Hjällström  
ex t.t. »KATRINE MÆRSK«  
11. november



**MÆRSK**

Forsynings- og ankerhåndteringsskibene  
»MÆRSK TRACKER«, »MÆRSK BATTLER«  
og »MÆRSK TRAVELLER« med A.P. Møllers  
nye jack-up rig »MÆRSK GUARDIAN« på  
slæb fra Kristiansand i Norge til Dan F Feltet  
i Nordsøen.

